# DZIENNIK URZĘDOWY

## MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

12 marca **Nr. 4** Rok 1931.

## TREŚĆ:



# SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

### 31.

**P. 2/30436/30 z dnia 30 stycznia 1931 r. w sprawie diet pracowników delegowanych do innych miejscowości celem szkolenia.**

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że pracownikom, delegowanym do innych miejscowości celem odbycia przepisanej służby przygotowawczej (szkolenia), przysługują diety z tytułu delegacji w myśl obowiązujących przepisów.

Nie dotyczy to jednak pracowników próbnych, przydzielonych do innych miejscowości celem szkolenia teoretycznego lub praktycznego, o ile pracownicy ci nie wykonywują w tych miejscowościach samodzielnie służby.

Ministerstwo Komunikacji znaznacza jednak, że delegacja pracowników etatowych lub nieetatowych do innych miejscowości celem wyszkolenia może być zarządzona tylko w wyjątkowych wypadkach, o ile wyszkolenie w miejscu służbowem danego pracownika nie może się odbywać.

32.

**Nr. P/2/2165/31 z dnia 7 lutego 1931 roku w sprawie czasu pracy pracowników służby zasobowej.**

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że czas pracy pracowników służby zasobowej, nieobjętych artykułem 14 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 czerwca 1920 r. o stosowaniu na kolejach żelaznych ustawy z dnia 18 grudnia 1919 r. o czasie pracy w przemyśle i handlu (Dz. U. M. K. z r. 1920 Nr. 2, poz. 7), normują postanowienia artykułu 13 wyżej wymienionego rozporządzenia.

---

33.

**Nr. P/2/4268/31 z dnia 14 lutego 1931 r. w przedmiocie zmiany Przepisów o przejazdach i przewozach ulgowych na P. K. P. dla pracowników P. K. P. i ich rodzin (Nr. A. 6).**

§ 14 wymienionych przepisów otrzymuje następujące brzmienie:

§ 14.

**Ogłaszanie o zagubieniu lub kradzieży dokumentów przejazdowych i przewozowych i wydawanie wtórników.**

„Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych zamieszczają ogłoszenia o zagubieniu lub kradzieży dokumentów, upoważniających do przejazdów i przewozów ulgowych w okólnikach, wydawanych w tym celu w dniu 1-go i 15-go każdego miesiąca, a wystosowanych do zainteresowanego personelu.

W miejsce zagubionych lub skradzionych biletów okresowych (§ 4 i 5), dowodów i kart tożsamości osoby (§ 10) oraz biletów żywnościowych (§ 7) wydaje się ich wtórniki na prośbę pracownika.

Wtórniki dowodów tożsamości osoby i biletów żywnościowych wydaje się po upływie 6 miesięcy od dnia zamieszczenia ogłoszenia o ich zgubie lub kradzieży w okólniku, zaś karty tożsamości osoby w miejsce dowodów tożsamości osoby oraz wtórniki kart tożsamości osoby zaraz po zgłoszeniu pracownika o ich zgubie lub kradzieży".

---

## SPRAWY RUCHOWE.

34.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 lutego 1931 r. Nr. IV/2/1061/31 w sprawie palenia tytoniu w pociągach.**

Na wniosek Ministerstwa Skarbu polecam przy nieparzystej liczbie wagonów lub przedziałów pewnej klasy, przydzielać o jeden wagon lub przedział więcej na korzyść palących.

W związku z powyższem należy odpowiednio zmienić punkt 1) i 2) zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z 1 sierpnia 1930 r. Nr. IV/2/6255/30 (ogłoszonego w Dz. U. M. K. Nr. 20 z 1930 r. pod poz. 157) w sprawie wagonów i przedziałów dla niepalących i dla kobiet.

---

35.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 19 lutego 1931 r. Nr. IV/1/829/31 o ilości, siedzibach i granicach Oddziałów Ruchu w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie.**

Stosownie do postanowień § 1 ust. (2) rozporządzenia z dnia 21 listopada 1930 r. Nr. I/2/5110/30 o utworzeniu Oddziałów Ruchu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie (Dz. Urz. M. K. Nr. 28, poz. 215) ustala się w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie następującą ilość, siedziby i granice Oddziałów Ruchu:

1) Oddział 1-szy z siedzibą w Stanisławowie obejmuje linje:

a) Lwów (wyłącznie) — Śniatyń Załucze,
b) Stryj (wyłącznie) — Berezowica Ostrów (wyłącznie),
c) Podwysokie — Halicz,
d) Stryj (wyłącznie) — Stanisławów z odgałęzieniem Dolina — Wygoda,
e) Stanisławów — Woronienka,
f) Kołomyja — Delatyn oraz Kołomyja — Słoboda Rungurska — Kopalnia, z odgałęzieniem:
g) Kołomyja Nadwórniańskie przedmieście — Szeparówce Kniaźdwór,

2) Oddział 2-gi z siedzibą w Czortkowie obejmuje linje:

a) Chryplin (wyłączenie) — Husiatyn wraz z odgałęzieniem Pałahicze — Tłumacz,
b) Tarnopol (wyłącznie) — Kopyczyńce,
c) Wygnanka — Iwanie Puste wraz z odgałęzieniem:
d) Teresin Małopolski — Skała,
e) Biała Czortkowska — Zaleszczyki i dalej, w przedłużeniu przez terytorjum rumuńskie, Jasienów Polny — Kołomyja (wyłącznie).

---

36.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10/II 1931 r. Nr. IV/3/674/31 w sprawie ograniczenia ruchu towarowego w dni świąteczne.**

W dążeniu do zaoszczędzenia wydatków eksploatacyjnych w czasie zmniejszonego ruchu towarowego polecam tytułem próby, poczynając **od 15/II r. b. do odwołania** ograniczyć ruch towarowy w niedziele i dni świąteczne do niezbędnej ilości pociągów.

W tym celu zarządzam co następuje:

1) Ograniczenie ruchu towarowego obejmuje 24 godziny, a mianowicie od godziny 6 rano dnia świątecznego do godziny 6 rano dnia następnego; jeżeli zaś następuje po sobie kilka dni świątecznych — do godziny 6 rano pierwszego dnia powszedniego.

2) W okresie ograniczonego ruchu towarowego zasadniczo będą uruchamiane tylko pociągi towarowe pośpieszne do przewozu przesyłek pośpiesznych, artykułów żywnościowych ulegających prędkiemu zepsuciu, żywego inwentarza, przesyłek z deklarowaną wartością dostawy, oraz pilnych przesyłek wojskowych. W razie braku dostatecznej ilości powyższych ładunków do całkowitego wyzyskania dopuszczalnego obciążenia tych pociągów należy je uzupełniać innemi ładunkami.

Na linjach, na których pociągi takie nie kursują, należy w miarę potrzeby uruchamiać do przewozu powyższych przesyłek pociągi towarowe, a pojedyncze wagony doczepiać do pociągów osobowych lub mieszanych. W razie koniecznej potrzeby mogą być uruchamiane na czas przerwy świątecznej odpowiednie pociągi także dla innych przewozów zarządzeniami poszczególnych D. O. K. P. po wspólnem porozumieniu i zawiadomieniu o tem Ministerstwa Komunikacji (Departament IV). Luźne przebiegi parowozów w kierunku próżnego biegu wagonów wywołane powyższemi przewozami, mogą być wykorzystane do przewozu wagonów próżnych.

3) W razie odczuwanego braku wagonów pewnych kategoryj i konieczności terminowego ich dostarczania do miejsc naładunkowych Ministerstwo Komunikacji na wniosek zainteresowanych D. O. K. P. lub z własnej inicjatywy, będzie wydawało odpowiednie zarządzenia właściwym D. O. K. P. możliwie na dwa dni przed przerwą świąteczną.

4) Przed przerwą świąteczną ruchu towarowego stacje rozrządowe mogą uruchamiać te tylko pociągi towarowe, które powinny nadejść do końcowej stacji biegu pociągu lub do najbliższej stacji rozrządowej przed lub na początku świątecznej przerwy ruchu. Pociągi, które się opóźniły w drodze, należy doprowadzić do najbliższej stacji z parowozownią główną lub zwrotną bez względu na okres świąteczny.

5) Ruch graniczny z temi kolejami obcemi, które nie ograniczają u siebie ruchu towarowego w dni świąteczne, powinien odbywać się bez przerwy.

6) Parowozy od pociągów rozwiązanych na stacjach rozrządowych z parowozownią zwrotną, powinny być, o ile to możliwe, wygaszone, a drużyny pociągowe zwracane pierwszemi pociągami ruchu osobowego do swych stacji macierzystych. W zależności od warunków lokalnych D. O. K. P. mogą wydawać w miarę potrzeby odmienne zarządzenia co do stacyj zatrzymywania pociągów i co do postępowania z parowozami od pociągów zatrzymanych na czas przerwy świątecznej, oraz powinny ułożyć odpowiednio turnusy drużyn pociągowych, celem dotrzymania obowiązujących norm czasu pracy.

7) W czasie świątecznej przerwy ruchu praca manewrowa na stacjach ogranicza się, zasadniczo, wyłącznie do pociągów osobowych, zestawiania, rozwiązywania i uzupełniania pociągów towarowych pośpiesznych lub tych towarowych, których uruchomienie z tych lub innych względów okaże się niezbędne. Jeżeli w składzie pociągu znajdują się wagony z przeznaczeniem na daną stację, wagony takie powinny być niezwłocznie podstawione do punktów naładunkowych lub wyładunkowych.

8) Po wznowieniu ruchu po przerwie świątecznej należy przedewszystkiem uruchomić wszystkie pociągi zatrzymane podczas przerwy.

Kolejność wyprawienia zatrzymanych pociągów ładownych lub próżnych ustala się zarządzeniem D. O. K. P., jeżeli nie będą wydane w tej sprawie specjalne zarządzenia przez Ministerstwo Komunikacji.

9) D. O. K. P. wydadzą szczegółowe zarządzenia w wykonaniu powyższego i po upływie miesiąca od daty wprowadzenia w życie przedstawią Ministerstwu Komunikacji opinję co do celowości ograniczenia ruchu towarowego w dni świąteczne i korzyści eksploatacyjnych, jakie ono daje, jak również przedstawią wnioski na zmianę lub uzupełnienie powyższego rozporządzenia.

Sprawa odpowiedzialności kolei za przekroczenie terminu dostawy przesyłek, spowodowane ograniczeniem ruchu towarowego w niedziele i święta, zostanie uregulowana oddzielnem zarządzeniem, ogłoszonem w Dz. Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

---

### 37.

**Nr. IV/1/800/31 z dnia 7 lutego 1931 r. w sprawie zabronienia wyprawiania i przyjmowania pociągów na mocy pisemnych rozkazów przy zamkniętym semaforze podczas sprawnego działania blokady.**

Powołując się na zarządzenie z dnia 2 czerwca 1928 r. Nr. IV/5673/11/28, ogłoszone w Dz. Urz. M. K. Nr. 16 z 1928 r., Ministerstwo Komunikacji ponownie z całą surowością zabrania stosowania rozkazów pisemnych na wjazd lub wyjazd pociągów przy zamkniętym semaforze podczas sprawnego działania blokady.

Jako przykład zgubnych skutków odchylania się od powyżej przytoczonego zarządzenia służyć może wypadek najechania na jednej z D. O. K. P. w pierwszych dniach grudnia 1930 r. pociągu osobowego na pozostałą na szlaku rozerwaną część pociągu towarowego. Wypadek ten, który pociągnął za sobą kontuzjowanie pięciu konduktorów i znaczne straty materjalne, wywołany był karygodną lekkomyślnością dyżurnego ruchu, który, mając do wyprawiania opóźniony pociąg osobowy, nie zaczekał na zdeblokowanie szlaku przez stację sąsiednią, lecz, po dowiedzeniu się przez telefon, że wyprawiony przezeń uprzednio w tym samym kierunku pociąg towarowy wjeżdża już za stację, wyprawił pociąg osobowy przy zamkniętym semaforze wyjazdowym na mocy pisemnego rozkazu jazdy.

Ponieważ jednak pociąg towarowy rozerwał się na szlaku, na stację sąsiednią wjeżdżała tylko pierwsza część tego pociągu, a na część pozostałą na szlaku najechał pociąg osobowy, powodując wzmiankowany wypadek.

Celem uniknięcia tego rodzaju wypadków, które w mniej szczęśliwym zbiegu okoliczności mogą spowodować katastrofalne dla kolei następstwa Ministerstwo Komunikacji wzywa Dyrekcje Okręgowe do bezwzględnego przestrzegania, by wyprawianie i przyjmowanie pociągów na stacjach, posiadających urządzenia blokowe linjowe, odbywało się na zasadzie przepisów blokowych.

---

## SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

38.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 lutego 1931 r. Nr. V/1/10741/30 w sprawie przepisów projektowania stacyj na kolejach znaczenia ogólnego.**

„W art. 4 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 28 lutego 1924 r. Nr. V/1523/23 w sprawie przepisów projektowania stacyj na kolejach znaczenia ogólnego (Dz. Urz. Nr. 5 z 1924 r.) liczbę 9 m określającą średnią długość dwuosiowego wagonu towarowego (wiersz 9) zastąpić liczbą 9,5 m.".

---

39.

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7 lutego 1931 r. Nr. V/4/390/31 w sprawie stosowania „Przepisów o budowie i utrzymaniu mostów drogowych", zatwierdzonych przez Ministra Robót Publicznych rozporządzeniem z dnia 9 listopada 1925 r. Nr. XIII 1386, przy projektowaniu, budowie i utrzymaniu mostów drogowych na P. K. P.**

§ 1.

Przy projektowaniu, budowie i utrzymaniu w granicach pasa wywłaszczenia kolejowego mostów drogowych: drewnianych, żelaznych, kamiennych, betonowych i żelazobetonowych obowiązują wydane w r. 1926 przez Ministerstwo Robót Publicznych „Przepisy o budowie i utrzymaniu mostów drogowych" wraz z załącznikiem do nich: „A. Tymczasowe przepisy dotyczące prób wytrzymałości betonu" — do czasu zmiany powyższych przepisów przez Min. Robót Publicznych, jednakże uwzględniając uzupełnienia, wyszczególnione w §§ 2 do 12 niniejszego rozporządzenia. Powyższe przepisy zwane są w dalszym ciągu niniejszego rozporządzenia „przepisami M. R. P.".

§ 2.

Do §§ 3 — 9 przepisów M. R. P. dodaje się ogólną uwagę, że projekty mostów i wiaduktów drogowych, budowanych na terenach, należących do Zarządu Kolejowego, podlegają zatwierdzeniu przez odpowiednie władze Ministerstwa Komunikacji.

Pierwszy ustęp § 10 przepisów M. R. P. uzupełnia się jak następuje:

„Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 marca 1923 r. Nr. V/1939/22/23 i Nr. V/1940/22/23 (Dz. Urz. M. K. Z. Nr. 11 z 1923 r. poz. 37 i 38)".

§ 3.

Ponieważ zwierzchni nadzór i kierownictwo budowy mostu drogowego, położonego na terenie, należącym do Zarządu Kolejowego, spoczywa w ręku organów P. K. P., podległych Ministerstwu Komunikacji, — przeto nie mają zastosowania postanowienia § 13 w całości oraz § 14 p. 3 przepisów M. R. P..

§ 4.

Pierwszy ustęp § 19 punkt „b" przepisów M. R. P. uzupełnia się jak następuje:

„Rozporządzenie Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10 marca 1923 r. Nr. V/1744/22/23 w sprawie przepisów technicznych projektowania i budowy kolei żelaznych znaczenia ogólnego (Dz. Urzęd. M. K. Z. Nr. 10 z r. 1923 poz. 31)".

§ 5.

Przy budowie mostów drogowych przez urzędy kolejowe należy stosować materjały, odpowiadające warunkom technicznym dostawy żelaza zlewnego, żeliwa i stali do budowy mostów i dźwigarów w budowlach kolejowych, zatwierdzonym rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 2 listopada 1929 r. Nr. V/11009/4/29 (Dz. Urz. M. K. z r. 1929 Nr. 26, poz. 205).

§ 6.

§ 32 przepisów M. R. P. uzupełnia się następującym dodatkiem: w punkcie 4 po słowach „śrub żelaznych" należy dodać: „z odpowiedniemi podkładkami pod główką i pod naśrubkiem".

§ 7.

Zamiast §§ 38 do 44 przepisów Ministerstwa Robót Publicznych należy stosować działy I do VIII włącznie „Warunków technicznych wykonania mostów żelaznych oraz konstrukcyj żelaznych wogóle, zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 14 czerwca 1929 r. Nr. V/6636/18/29 (Dz. Urz. Min. Kom. z r. 1929 Nr. 26, poz. 206).

§ 8.

W § 54 punkt 3-ci przepisów M. R. P. zamiast słów: jednak nie więcej jak 0,2 szerokości, licząc i t. d. wstawić: „jednak nie więcej jak 0,25 szerokości, licząc od krawędzi przyczółka, o ile naprężenia na rozciąganie nie przewyższają 2,5 kg/cm²". Resztę tego punktu należy skreślić.

§ 9.

Punktu 2-go paragrafu 61-go przepisów M. R. P. nie należy stosować.

§ 10.

Punkt 7 paragrafu 61-go przepisów M. R. P. uzupełnia się następującem postanowieniem:

„Za zgodą kierownika budowy zamiast kostkowych próbek kontrolnych na zgniatanie mogą być stosowane w czasie budowy próbki kontrolne na złamanie, wykonane według warunków podanych w § 31 „Prawideł ogólnych wykonania dobót betonowych i żelbetowych" b. Dyrekcji Budowy K. P. (Broszura p. t. „Wykonanie robót betonowych i żelazobetonowych", opracowana przez inż. B. Walkiewicza i A. Pstrokońskiego, str. 52 i następne).

§ 11.

§ 66 przepisów M. R. P. zostaje uzupełniony jak następuje:

„W przypadkach wykonywania betonu przy temperaturze niższej od + 4°C, należy ilości cementu, określone w normach, zwiększyć o 10%".

§ 12.

Punkt 13 paragrafu 76 przepisów M. R. P. otrzymuje następujący tekst:

„Słupy ściskane należy obliczać na wynoczenie przy pomocy spółczynników zmniejszających, jeżeli smukłość, to jest stosunek wolnej długości pręta $L_w$ do promienia bezwładności $i_r$ przewyższa 40.

Przytem jako $i_r$ należy przyjmować: w słupach uzwojonych promień bezwładności przekroju poprzecznego zdrzenia betonowego wewnątrz uzwojenia, w słupach zaś uzbrojonych wkładkami podłużnemi — najmniejszy promień bezwładności przekroju betonu wewnątrz strzemion.

Spółczynniki zmniejszające przyjmować należy według następującej tabeli:

| $\frac{L_w}{i_r}$ | | $\frac{L_w}{i_r}$ | | $\frac{L_w}{i_r}$ | | $\frac{L_w}{i_r}$ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 45 | 0,97 | 60 | 0,85 | 75 | 0,73 | 90 | 0,60 |
| 50 | 0,93 | 65 | 0,81 | 80 | 0,69 | 95 | 0,56 |
| 55 | 0,89 | 70 | 0,77 | 85 | 0,65 | 100 | 0,51 |

§ 13.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

---

**40.**

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22 marca 1929 r. Nr. VI/1580/20/29 w przedmiocie wydania „Przepisów projektowania stacyj parowozowych głównych i urządzeń trakcyjnych do obsługi parowozów".**

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy projektowania stacyj parowozowych głównych i urządzeń trakcyjnych do obsługi parowozów", które ukażą się równocześnie w wydaniu osobnem.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1 kwietnia 1931 r., i jednocześnie tracą moc wszelkie dotychczas obowiązujące przepisy i zarządzenia w tym przedmiocie.

---

## SPRAWY WARSZTATOWE.

**41.**

**Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 lutego 1931 r. Nr. VI/2/1256/31 w przedmiocie wydania przepisów o naprawie parowozów i tendrów.**

Niniejszem zatwierdzam przepisy o naprawie parowozów i tendrów Nr. M. 32, które ukażą się w osobnem wydaniu.

Przepisy powyższe wchodzą w życie z dniem 1 kwienia 1931 r., jednocześnie tracą moc wszystkie dotychczas obowiązujące przepisy i zarządzenia, wydane w tym przedmiocie.

---

## SPRAWY ZASOBOWE.

**42.**

**Nr. VI/4/2378/31 z dnia 18 lutego 1931 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy lin stalowych ocynkowanych do podnośników, przesuwnic i innych urządzeń mechanicznych P. K. P.**

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy lin stalowych ocynkowanych do podnośników, przesuwnic i innych urządzeń mechanicznych P. K. P.

### WARUNKI TECHNICZNE

**dostawy lin stalowych ocynkowanych do podnośników, przesuwnic i innych urządzeń mechanicznych P. K. P.**

**I. Materjał.**

Wo wyrobu drutów stalowych na liny powinna być użyta najlepsza stal tyglowa o strukturze jednolitej i o wytrzymałości na rozerwanie od 125 do 180 kg/mm². Stal tyglowa nie powinna zawierać więcej niż 0,02% fosforu (P) i 0,03% siarki (S) lub 0,05% łącznie fosforu i siarki razem.

**II. Konstrukcja.**

Konstrukcja liny stalowej powinna być kablowa (t. j. lina nie powinna okręcać się samoczynnie); lina powinna być dostosowana do rzeczywistych warunków pracy, a zatem do wielkości i rodzaju obciążenia, oraz wykonana zgodnie z warunkami zamówienia; grubość oddzielnych drutów liny powinna być jednakowa. Dopuszczalna różnica w średnicy poszczególnych drutów jak również całej liny nie może być większa niż ± 3%.

### III. Wykonanie.

Liny powinny być skręcone równomiernie; złączenia drutów nie powinny trafiać się częściej, niż jedno na długości 4,0 mtr. Rdzeń konopny liny powinien być ścisły, skręcony silnie z długich włókien i przesycony odpowiednim smarem, niezawierającym kwasu i kreozotu, lub innych szkodliwych składników, a zabezpieczającym konopie od wchłaniania wilgoci i od gnicia.

Oddzielne druty stalowe liny powinny być ocynkowane, celem zabezpieczenia ich od rdzy.

### IV. Wytrzymałość.

Wytrzymałość na rozerwanie oddzielnych drutów stalowych liny może wahać się w granicach od 125 do 180 kg/mm², w zależności od przeznaczenia liny; powinno być to zaznaczone w każdorazowem zamówieniu, w którem powinna być również wskazana najmniejsza średnica krążka odchwytywanego przez linę.

Przekrój wszystkich oddzielnych drutów liny powinien być obliczony niemniej niż z dziesięciokrotnem bezpieczeństwem na rozerwanie i niemniej niż z 5-krotnem bezpieczeństwem na jednoczesne rozerwanie i gięcie przy podnoszeniu mechanicznem; przy podnoszeniu ręcznem wymienione wyżej zapasy bezpieczeństwa mogą być ośmio i czterokrotne.

### V. Próby.

Próby drutów stalowych powinny być dokonane: 1) na rozerwanie, 2) na zginanie, 3) na skręcanie, 4) na grubość ocynkowania i 5) na ścisłość i trwałość ocynkowania.

W tym celu długość liny, która ma być przyjęta, powinna dawać możność odcięcia kawałka długości około 0,5 mtr; powinien on być odcięty przy technicznym odbiorze liny i poddany próbom na miejscu w wytwórni dostawcy; dostawca obowiązany jest na swój koszt dostarczyć potrzebne do prób maszyny, przyrządy i robotników. W razie niemożności dokonania prób w wytwórni dostawcy, próby lin powinny być dokonane przez inne laboratorjum mechaniczne według uznania Dyrekcji, koszty prób ponosi wyłącznie dostawca.

Próbom należy poddać wszystkie druty conajmniej z jednego splotu liny, dowolnie wybranego.

1) P r ó b a  n a  r o z e r w a n i e. Każdy oddzielny drut jednego splotu liny powinien być poddany na specjalnej maszynie rozciąganiu do granicy rozerwania go; wykazana siła rozrywająca badany drut, przeliczona na przekrój 1 mm², powinna odpowiadać wskazanej w zamówieniu wytrzymałości na rozerwanie. Minimalne wydłużenie, mierzone na długości 100 mm. drutu liny przy próbie na rozerwanie powinno wynosić 1,75% przy wytrzymałości drutu 125 — 145 kg. na mm², oraz 1,25% przy wytrzymałości drutu 145 do 180 kg/mm². Odchylenie dopuszczalne od przepisanej średnicy wytrzymałości i wytrzymałości na rozerwanie może się wahać w granicach od 5% do 10%.

2) P r ó b a  n a  z g i n a n i e. Każdy oddzielny ocynkowany drut jednego splotu liny, zależnie od jego średnicy i wytrzymałości powinien wytrzymać podaną poniżej minimalną ilość zgięć o 180 stopni przy promieniu przegięcia 5 mm., przyczem pierwsze zgięcie o 90 stopni nie liczy się.

| Średnica drutu w mm. | | 0,4 | 0,45 | 0,5 | 0,55 | 0,6 | 0,65 | 0,7 | 0,75 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ilość zgięć (najmniejsza). | | | | | | | |
| Przy wytrzymałości drutu | 125 do 139 kg/mm² | 80 | 72 | 64 | 60 | 56 | 52 | 48 | 45 |
| | 140 do 159 kg/mm² | 72 | 64 | 56 | 52 | 48 | 44 | 42 | 40 |
| | 160 do 180 kg/mm² | 64 | 56 | 48 | 44 | 40 | 38 | 37 | 35 |

| Średnica drutu w mm. | 0,8 | 0,85 | 0,9 | 0,95 | 1,0 | 1,1 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,6 | 1,7 | 1,8 | 1,9 | 2,0 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 125 do 139 kg/mm² . . . . | 42 | 38 | 35 | 33 | 30 | 26 | 22 | 19 | 16 | 14 | 13 | 11 | 10 | 10 | 9 |
| 140 do 159 kg/mm² . . . . | 37 | 34 | 32 | 30 | 28 | 24 | 20 | 17 | 14 | 13 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 |
| 160 do 180 kg/mm² . . . . | 34 | 31 | 30 | 27 | 26 | 22 | 18 | 14 | 13 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 |

3) P r ó b a  n a  s k r ę c a n i e. Każdy oddzielny drut jednego splotu liny przy sztywnem zamocowaniu w uchwytach oraz przy zachowaniu prostolinijności przez odpowiednie naciągnięcie powinien wytrzymać nie mniej niż 20 skręceń w jednym kierunku, przyczem długość między uchwytami powinna być równa stukrotnej średnicy badanego drutu, niezależnie od jego średnicy i wytrzymałości.

Ze splotu liny, poddanego próbom na zginanie i skręcanie 20% drutów może nie odpowiadać wyżej wskazanym normom, biorąc oddzielnie zginanie i oddzielnie skręcanie, jednakże pod warunkiem, że średnie liczby ilości zgięć i skręceń u drutów, które nie wytrzymały prób, nie będą niższe niż 75% norm, wskazanych w punktach 2 i 3.

4) P r ó b a  n a  g r u b o ś ć  o c y n k o w a n i a. Powłoka cynkowa drutów liny powinna mieć taką grubość, aby po dwukrotnem zanurzeniu drutu ocynkowanego w roztworze 1-ej jednostki ciężaru siarczanu miedzi w 5-ciu jednostkach ciężaru wody, powierzchnia drutu ocynkowanego nie pokryła się całkowicie powłoką miedzi, po każdorazowem za-

nurzeniu w roztworze należy przytem badany drut opłukać w czystej wodzie i osuszyć kawałkiem flaneli.

Druty stalowe o średnicy od 0,4 mm do 0,6 mm należy zanurzać w roztworze siarczanu miedzi dwukrotnie: raz na przeciąg jednej minuty, a drugi raz na pół minuty, druty zaś stalowe o średnicy od 0,65 mm do 2,0 mm — dwukrotnie każdorazowo na przeciąg jednej minuty.

5) Próba na ścisłość i trwałość ocynkowania. Powłoka cynkowa drutów liny powinna ściśle i trwale przylegać do drutu. Po nawinięciu drutu w zwojach ściśle do siebie przylegających na walec o średnicy 10 razy większej niż średnica badanego drutu, powłoka cynkowa drutu powinna zostać nienaruszoną.

### VI. Ogólne wskazówki odbioru.

Dostawca obowiązany jest dostarczyć do każdego kręgu, w który została zwinięta lina druciana dwie tabliczki blaszane, na których należy oznaczyć nazwę wytwórni i numer zamówienia.

Po odcięciu od liny próbnego kawałka odbiorca umocowuje powyższe tabliczki zapomocą drutu i zakłada na drut swoją plombę. Po stwierdzeniu dodatnich wyników prób odbiorca wybija na tabliczce, związanej z kręgiem liny, znak na dowód dokonanego odbioru liny.

Zaplombowana i oznaczona znakiem odbiorcy tabliczka powinna pozostać na kręgu liny aż do całkowitego jej zużytkowania. W razie ujemnych wyników prób dostawca powinien zdjąć plombę, założoną na kręgu liny.

### VII. Zaplatanie lin.

W razie żądania Dyrekcji, ażeby lina była dostarczona za zakończeniem pętlą, wykonanie pętli powinno nastąpić po wypróbowaniu i po dokonaniu technicznego odbioru liny.

Pętla o wymiarach uzgodnionych z Dyrekcją, powinna być wykonana przez odpowiednio umiejętne wplecenie splotów końca liny w samą linę na długości od 250 mm do 750 mm zależnie od grubości liny, oraz zaopatrzona w kutą wykładkę ocynkowaną odpowiedniej wielkości. Zaplecione miejsce liny powinno być następnie na całej swej długości mocno i dokładnie omotane drutem ocynkowanym odpowiedniej grubości tak, aby zwoje szczelnie do siebie przylegały. Podczas okręcania drutem miejsca zaplecionego należy koniec tego drutu co 50 mm na całej długości zaplecenia przedziergać nawskroś przez linę, a końce zaś drutu powinny być starannie przylutowane do liny.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 249.

---

43.

**Nr. VI/4/1595/31 z dnia 6 lutego 1931 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy szelaku.**

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego, stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy szelaku.

### Warunki techniczne dostawy szelaku dla P. K. P.

#### Cechy zewnętrzne.

Szelak powinien być dostarczany w postaci cienkich, przezroczystych matowo - błyszczących płatków różnej wielkości i kształtu, koloru pomarańczowo-brunatnego. Na specjalne żądanie szelak może być sztucznie odbarwiany.

Szelak powinien być kruchy, łamać się jak szkło i przy nagrzaniu dawać się rozciągać na cienkie i długie nitki, wydając przyjemny zapach.

Szelak nie odpowiadający powyższym warunkom należy odrzucać.

#### Badania próbne.

Dla dokonania prób laboratoryjnych należy wziąć z różnych opakowań conajmniej 1% dostarczonego szelaku, poczem po dokładnem zmieszaniu wziąć na próbę około 50 gr.

Próbną ilość szelaku należy umieścić w 2-ch słoikach; po zalakowaniu — jeden z nich przechować, drugi zaś wysłać do analizy chemicznej.

Słoiki powinny mieć etykiety nalepione zewnątrz, a wewnątrz kartkę z podaniem zawartości słoika, firmy, daty wziętych prób i numeru zamówienia dostarczonej partji szelaku.

Analiza chemiczna ma za zadanie:

1) określić, czy szelak rozpuszcza się całkowicie w alkoholu stężonym; zawartość osadu oraz nierozpuszczalnych części żywicy nie może przenosić 0,02%;

2) określić, czy szelak nie zawiera kalafonji, której obecność jest niedozwolona.

#### Badania powtórne.

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wyniki badania pierwszej próby, na podstawie której zabrakowano szelak, to dokonywa się, na żądanie i koszt dostawcy, powtórnej analizy. W tym celu należy z różnych opakowań odrzuconej partji szelaku wybrać ponownie podwójną ilość szelaku, poczem po dokładnem zamieszaniu bierze się próbkę wagi około 75 gr. i umieszcza w 3-ch zalakowanych słoikach, opatrzonych zewnątrz i wewnątrz w etykiety, z nich jeden słoik przechowuje się, dwa zaś pozostałe wysyła się do 2-ch laboratorjów.

Przyjęcie całej partji szelaku zależy wtedy od dodatnich wyników obu analiz, dokonanych w 2-ch laboratorjach. Gdyby choć jedna analiza dała wyniki ujemne, całą partję szelaku należy zabrakować, a dostawca nie ma prawa do żadnego odszkodowania.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 247.

---

## ZAWIADOMIENIA:

(Sprawy szczegółowo-osobowe).

### RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH OKRĘGOWYCH KOLEI PAŃSTWOWYCH.

#### Mianowania:

**Wójcik Bronisław,** Kierownik Działu Towarowego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie — Na-

czelnikiem Wydziału Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu.
Nr. P. I/23048/30

**Inż. Szeligowski Karol,** Naczelnik Parowozowni I kl. w Czortkowie w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, — Naczelnikiem Wydziału Zasobów w tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/27651/30.

**Myszkowski Wacław,** Kierownik Działu Ogólno - Rachunkowego w Wydziale Finansowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — Zastępcą Naczelnika tego Wydziału.
Nr. P. 1/21952/30.

**Mgr. Kohlhepp Albin,** Kierownik Działu Ogólnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, — Zastępcą Naczelnika tego Wydziału.
Nr. P. 1/26009/30.

**Inż. Tydelski Tadeusz,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — Kierownikiem Działu Bocznic i Umów w Wydziale Ruchu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/13690/30.

**Statkowski Wiktor,** Starszy Asesor w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, — Kierownikiem Działu Rewizji Biletów w Wydziale Kontroli Dochodów tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/26255/30.

**Gołubiew Mikołaj,** Starszy Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — Kierownikiem Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo - Taryfowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/20691/30.

**März Ferdynand,** Kontroler Wydziałowy w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — Kierownikiem Działu Rewizji Biletów w tym samym Wydziale i Dyrekcji.
Nr. P. 1/20863/30.

**Inż. Buchaczkowski Zygmunt,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, — Kierownikiem Działu Zakupów w Wydziale Zasobów tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/27726/30.

**Inż. Porębski Marjan,** Starszy Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — Kierownikiem Działu Silnych Prądów w Wydziale Mechanicznym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/26770/30.

**Mgr. Karaś Henryk,** Kontroler Wydziałowy w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — Kierownikiem Działu Ogólnego w tym samym Wydziale i Dyrekcji.
Nr. P. 1/26981/30.

**Dr. Kunz Jan,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — Kierownikiem Działu Ogólno - Prawnego i Dyscyplinarnego w Wydziale Prawnym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/26561/30.

**Mgr. Ceglecki Józef,** Referendarz Ministerstwa Komunikacji, — Kierownikiem Działu Ogólnego w Centralnem Biurze Rozrachunków P. K. P. w Bydgoszczy.
Nr. P. 1/20090/30.

**Święch Wincenty,** Starszy Asesor Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — Starszym Kontrolerem Wydziałowym w Wydziale Osobowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/6502/30.

**Pilch Stanisław,** Kontroler Przewozowy Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie,— Starszym Kontrolerem Wydziałowym w Wydziale Handlowo - Taryfowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/21401/30.

**Mgr. Klus Jan-Jerzy,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, — Starszym Kontrolerem Wydziałowym w Wydziale Osobowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/26432/30.

**Inż. Czarnocki Franciszek-Cezary,** Naczelnik Parowozowni I kl. w Wilnie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — Naczelnikiem Oddziału Mechanicznego w Brześciu w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/14880/30.

**Inż. Glotz Tadeusz,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu,— Naczelnikiem Oddziału Ruchu w Ostrowiu w okręgu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/22305/30.

### Powierzenie Kierownictw:

**Inż. Błaszkowski Henryk,** Kierownik Działu Ogólno-gospodarczego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — Kierownictwo Wydziału Zasobów tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/26997/30.

**Ligowski Sylwin,** Starszy Asesor Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, — pełnienie obowiązków Kierownika Działu Przewozowego w Wydziale Handlowo-Taryfowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/1202/31.

**Mgr. Chrobak Józef,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu,— Kierownictwo Działu Zabezpieczeń i Humanitarnego w Wydziale Osobowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/25706/30.

**Mgr. Domrazek Tadeusz,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — Kierownictwo Działu Ogólnego w Wydziale Osobowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/29627/30.

**Dr. Becher Karol,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — Kierownictwo Działu Towarowego w Wydziale Ruchu tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/30200/30.

**Dr. Chan August,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — pełnienie obowiązków Kierownika Działu Ogólno-Rachunkowego w Wydziale Finansowym tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/2581/31.

**Mgr. Wojas Michał,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, — pełnienie obowiązków Kierownika Działu Rewizji Biletów w Wydziale Kontroli Dochodów tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/2229/31.

**Rares Zallel-Jakób,** Kontroler Wydziałowy w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, — Kierownictwo Działu Towarowego w tym samym Wydziale i Dyrekcji.
Nr. P. 1/26010/30.

**Mgr. Kwaśniewski Michał,** Referendarz K. P. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie — Kierownictwo Działu Rewizji Biletów w Wydziale Kontroli Dochodów tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/26010/30.

**Kokol Zygmunt,** Starszy Asesor w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, — Kierownictwo Działu Rozrachunków z przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w Centralnem Biurze Rozrachunków P. K. P. w Bydgoszczy.
Nr. P. 1/20091/30.

**Domański Juljan,** Starszy Asesor w Centralnem Biurze Rozrachunków P. K. P. w Bydgoszczy,— Kierownictwo Działu Wyrównawczego w tem samem Biurze.
Nr. P. 1/24786/30.

**Inż. Pieślak Tomasz,** Kontroler Maszynowy Oddziału Mechanicznego w Wilnie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — Kierownictwo Parowozowni I kl. w Wilnie tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/14238/30.

### Przeniesienia:

**Mgr. Pisarski Alfred,** Naczelnik Wydziału Kontroli Dochodów w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Stanisławowie, — na stanowisko Naczelnika Wydziału Handlowo-Taryfowego w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie w drodze konkursu.
Nr. P. 1/26011/30.

**Głębocki Roman-Józef,** Kierownik Działu Reklamacyjnego w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — na stanowisko Kierownika Działu Przewozowego w tym samym Wydziale i Dyrekcji.
Nr. P. 1/20691/30.

**Trybulski Władysław,** Kierownik Działu Przewozowego w Wydziale Handlowo-Taryfowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu,— na stanowisko Kierownika Działu Reklamacyjnego w tym samym Wydziale i Dyrekcji.
Nr. P. 1/1202/31.

**Inż. Elżanowski Kazimierz,** Naczelnik Oddziału Drogowego w Grudziądzu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, — na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Drogowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.
Nr. P. 1/11335/30.

**Inż. Żemojtel Witold,** Naczelnik Oddziału Mechanicznego w Brześciu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Wilnie, — na stanowisko Naczelnika Oddziału Mechanicznego w Wilnie tej samej Dyrekcji.
Nr. P. 1/14880/30.

### Zwolnienia ze stanowisk:

**Witkowski Teodor,** — ze stanowiska Kierownika Działu Rewizyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, z równoczesną zmianą tytułu służbowego na „Starszy Referendarz K. P.".
Nr. P. 1/31010/30.

**Inż. Enzinger Ludwik,** — ze stanowiska Naczelnika Sekcji Utrzymania Kolei w Suchej w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z równoczesną zmianą tytułu służbowego na „Starszy Referendarz K. P.".
Nr. P. 1/28628/30.

### Zwolnienia ze służby:

**Dr. Pischinger Ernest,** Naczelnik Wydziału Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z dniem 28 lutego 1931 r., na podstawie § 123, ustęp drugi, punkt 2, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447).
Nr. P. 1/4323/31.

**Dr. Zgórski Kazimierz,** Naczelnik Wydziału Sanitarnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, na własną prośbę, z dniem 28 lutego 1931 r., na podstawie § 123, utsęp ostatni, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) z wyrażeniem uznania za długoletnią, gorliwą i owocną pracę w kolejnictwie.
Nr. P. 1/3448/31.

**Inż. Cielewicz Jan,** Naczelnik Wydziału Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, na podstawie § 123, ustęp 2, punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią i gorliwą pracę w kolejnictwie.
Nr. P. 1/26997/30.

**Mendocha Władysław,** Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z dniem 28 lutego 1931 r. na podstawie § 123, ustęp drugi, punkt 2, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447).
Nr. P. 1/4322/31.

**Rembieliński Feliks,** Kierownik Działu Zakupów w Wydziale Zasobów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, z dniem 31 grudnia 1930 r., na podstawie § 123, ustęp ostatni rozporzą-

dzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią i owocną pracę w kolejnictwie.
Nr. P. 1/27260/30.

**Inż. Stefański Edmund,** Kierownik Działu Zabezpieczenia Ruchu Pociągów w Wydziale Drogowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku, z dniem 31 stycznia 1931 r., na podstawie § 123 ust. 1, punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), — z wyrażeniem uznania za owocną służbę w kolejnictwie.
Nr. P. 1/31324/30.

**Męciszewski Czesław,** Kierownik Działu Rewizyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, z dniem 31 stycznia 1931 r., na podstawie § 123, ust. 1, punkt 2, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) z wyrażeniem uznania za długoletnią i gorliwą pracę w kolejnictwie.
Nr. P. 1/29515/30.

**Dowgwiłło Stanisław-Józef,** Starszy Kontroler Wydziałowy w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu, — z dn. 31 grudnia 1930 r., na podstawie § 123, ust. 2, punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 8/VII. 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57/29, poz. 447), z wyrażeniem uznania za długoletnią pracę w kolejnictwie.
Nr. P. 1/26345/30.

## KONKURSY:

### na stanowisko Zastępcy Naczelnika Wydziału Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie ruchu.

Termin wnoszenia podań: do dnia 12 kwietnia 1931 r.
Nr. P. 1/4322/31.

### na stanowisko Kierownika Działu Ogólno-Rachunkowego w Wydziale Finansowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dnia 12 kwietnia 1931 r.
Nr. P. 1/21952/30.

### na stanowisko Kierownika Działu Zabezpieczenia Ruchu Pociągów w Wydziale Elektrotechnicznym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dnia 12 kwietnia 1931 r.
Nr. P. 1/2683/31.

### na stanowisko Kierownika Działu Rewizyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w odnośnej gałęzi służby.

Termin wnoszenia podań: do dnia 12 kwietnia 1931 r.
Nr. P. 1/31010/30.

### na stanowisko Kierownika Działu Wagonowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie mechanicznej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 12 kwietnia 1931 r.
Nr. P. 1/3736/31.

### na stanowisko Kierownika Działu Rewizyjnego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w służbie kontroli dochodów.

Termin wnoszenia podań: do dnia 12 kwietnia 1931 r.
Nr. P. 1/29515/30.

### na stanowisko Starszego Kontrolera Wydziałowego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w administracji personalnej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 12 kwietnia 1931 r.
Nr. P. 1/406/31.

### na stanowisko Naczelnika Sekcji Utrzymania Kolei w Suchej w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI lub VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie drogowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 12 kwietnia 1931 r.
Nr. P. 1/28628/30.

**na stanowisko Naczelnika Sekcji Utrzymania Kolei w Bielsku w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.**

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne, VI albo VII grupa uposażenia, oraz dłuższa, wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie drogowej.

Termin wnoszenia podań: do dnia 12 kwietnia 1931 r.

Nr. P. 1/28480/30.

### Odwołania konkursów:

**Konkurs** na stanowisko Kierownika Działu Ogólno-Rachunkowego w Wydziale Finansowym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, ogłoszony w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 29 ex 1930, odwołuje się.

Nr. P. 1/2581/31.

**Konkurs** na stanowisko Kierownika Działu Ogólno-prawnego i Dyscyplinarnego w Wydziale Prawnym Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie, ogłoszony w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 26 ex 1930, odwołuje się.

Nr. P. 1/21211/30.

### Sprostowanie.

W Dz. Urz. M. K. Nr. 3 z 1931 r. w poz. 30 w ust. 2 wiersz 6, został opuszczony wyraz „że" między słowami „z zastrzeżeniem" a „nie wolno".

**WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.**

Drukarnia Państwowa. Nr. 55003. 11.III.31. 8.500.

**WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.**

# DODATEK

## DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

15 kwietnia | Nr. 4. | Rok 1931.

**T R E Ś Ć:**



## SPRAWY RUCHOWE.

### PRACA P. K. P.

### w lutym 1931 r.

### według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w lutym r. b. (28 dni) wyniósł ogółem 10.307.385 osób i w porównaniu ze styczniem r. b. (31 dni 11.209.295 os.) zmniejszył się o 8,1%, a w porównaniu z lutym r. ub. (11.064.774 osoby) zmniejszył się o 6,8%.

W celu umożliwienia wyjazdu z Krynicy zawodników i gości z międzynarodowych zawodów hokejowych a także kuracjuszy z Krynicy i Zakopanego przedłużono kursowanie dodatkowych pociągów pośpiesznych Nr. Nr. 3 i 4 Warszawa — Krynica — Zakopane do dnia 10 lutego.

Pozatem, dla wygody kuracjuszy i turystów jadących do Wisły, przedłużono kursowanie wagonu bezpośredniego Warszawa — Wisła w pociągach Nr. Nr. 5 i 6 do końca lutego.

W relacjach, w których zaludnienie wykazywało spadek, zmniejszono składy pociągów i przeprowadzono redukcję niektórych pociągów komunikacji wewnętrznej.

Regularność ruchu pociągów pasażerskich wynosiła w lutym 97,4%.

Przewóz towarów w lutym r. b. wynosił przy 23 dniach roboczych 4.305.183 tonn (oprócz kolejowych gospodarczych) i w porównaniu ze styczniem r. b. (25 dni roboczych — 4.857.437 tonn) zmniejszył się o 11,4%. W porównaniu zaś z lutym r. ub., w którym przy 24 dniach roboczych przewieziono 5.073.784 tonny, przewóz towarów w lutym r. b. zmniejszył się o 15,2%.

Naładowano w lutym r. b. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 293.160 wagonów 15-to tonnowych, przyjęto zaś od kolei zagranicznych łącznie z tranzytem 36.092 wag. ładownych czyli razem przewieziono 329.252 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu ze styczniem r. b. (385.981 wagonów) ogólna praca kolei wykazuje zmniejszenie (liczbą wagonów użytych do przewozu) o 14,7%, naładunek zaś na stacjach P. K. P. i wolnego miasta Gdańska o 15,8%.

W porównaniu zaś z lutym r. ub. (368.368 wagonów) ogólna praca w lutym r. b. zmniejszyła się o 10,6%, a naładunek o 9,9%.

**Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje (w wagonach 15 tonnowych).**

| Wykonano | 1931 r. Luty 23 dni roboczych | 1931 r. Styczeń 25 dni roboczych | W lutym więcej + mniej — w procentach | 1930 r. Luty 24 dni roboczych | W lutym 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do lutego 1930 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| A) Naładowano: *) | | | | | |
| Węgla . . . . . . . . | 132.972 | 171.585 | — 22,5% | 125.027 | + 6,4% |
| Drzewa . . . . . . . | 22.904 | 22.599 | + 1,3% | 33.488 | — 31,6% |
| Nawozów sztucznych . . | 4.200 | 3.131 | + 34,1% | 10.248 | — 59,0% |
| Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . . | 3.108 | 2.449 | + 26,9% | 6.496 | — 52,2% |
| Buraków cukrowych . . | — | 3.224 | —100,0% | — | — |
| Rolniczych i aprowizacji . | 26.516 | 31.372 | — 15,5% | 29.204 | — 9,2% |
| Pozostałych ładunków . . | 103.460 | 113.956 | — 9,2% | 120.897 | — 14,4% |
| Razem . . . . | 293.160 | 348.316 | — 15,8% | 325.360 | — 9,9% |
| B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . . | 9.408 | 10.881 | — 13,5% | 13.132 | — 28,4% |
| Tranzytem przez Polskę . | 26.684 | 26.784 | — 0,4% | 29.876 | — 10,7% |
| C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. . | 329.252 | 385.981 | — 14,7% | 368.368 | — 10,6% |

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli zmiejszył się głównie naładunek węgla o 38.613 wagonów (22,5%), płodów rolniczych i aprowizacji o 4.856 wagonów (— 15,5%) oraz innych, szczegółowo niewymienionych, ładunków prawie o 10½ tysiąca (— 9,2%). Natomiast naładunek drzewa, nawozów sztucznych i materjałów budowlanych nieco się zwiększył.

Buraków cukrowych nie ładowano w lutym wcale z powodu ukończenia kampanji buraczanej. W ciągu całej kampanji buraczanej 1930/1931 naładowano ogółem 197.315 wag. buraków cukrowych, więcej niż w czasie kampanji buraczanej w 1929/1930 (195.844 wag.) o 1.471 wag. (+ 0,8%).

Przyjęcie ładunków od kolei zagranicznych z przeznaczeniem do Polski zmniejszyło się w lutym prawie o 1½ tysiąca wagonów (— 13,5%).

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawia poniższa tabela:

**Naładowano wagonów 15-to tonnowych.**

| Zagłębia | 1931 r. Luty 23 dni roboczych | 1931 r. Styczeń 25 dni roboczych | W lutym więcej + mniej — w procentach | 1930 r. Luty 24 dni roboczych | W lutym 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do lutego 1930 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| Górnośląskie. . . . . . | 97.552 | 127.968 | — 23,8% | 92.715 | + 5,2% |
| Dąbrowskie . . . . . . | 25.928 | 32.674 | — 20,7% | 23.212 | + 11,7% |
| Krakowskie . . . . . . | 9.492 | 10.943 | — 13,3% | 9.100 | + 4,3% |
| Razem . . . . | 132.972 | 171.585 | — 22,5% | 125.027 | + 6,4% |

| Zagłębia | 1931 r. Luty 23 dni roboczych | 1931 r. Styczeń 25 dni roboczych | 1931 r. W lutym więcej + mniej — w procentach | 1930 r. Luty 24 dni roboczych | W lutym 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do lutego 1930 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Z tego naładowano na wywóz zagranicę: | | | | |
| a) przez: Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne . . . . . . | 40.516 | 59.303 | — 31,7% | 38.724 | + 4,6% |
| b) do: Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch . . . . | 11.984 | 14.198 | — 15,6% | 12.208 | — 1,8% |
| Rumunji . . . . . . . . | 140 | 186 | — 24,7% | 280 | — 50,0% |
| Niemiec, Prus Wschodnich | 5.852 | 6.014 | — 2,7% | 4.732 | + 23,7% |
| Rosji i Łotwy . . . . . | 336 | 155 | +116,8% | 672 | — 50,0% |
| Razem . . . . | 58.828 | 79.856 | — 26,3% | 56.616 | + 3,9% |

Z powyższej tabeli wynika, że zmniejszenie naładunku węgla dotyczy wszystkich zagłębi, najbardziej jednak, bo zgórą o 30.000 wagonów (23,8%) zmniejszył się w porównaniu ze styczniem r. b. naładunek węgla w zagłębiu Górnośląskiem. Na wywóz naładowano węgla mniej niż w styczniu przeszło o 21.000 wagonów (26,3%) w tem przez Gdynię i Gdańsk mniej prawie o 19.000 wag. (31,7%).

Norma naładunku węgla w dniu roboczym wynosiła w lutym tyleż co i w styczniu, t. j. 8,100 wagonów 15-to tonnowych dla wszystkich trzech zagłębi razem, a przeciętny dzienny naładunek wynosił w dniu roboczym 5.781 wagonów, czyli mniej, niż przewidziano normą o 2.319 wagonów, co stanowi — 28,6%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

**W zagłębiu Górnośląskiem** przy normie 5.982 wag. ładowano 4.241 wag., czyli mniej od normy o 29,1%.

**W zagłębiu Dąbrowskiem** przy normie 1.602 wag. ładowano 1.128 wag., czyli mniej od normy o 29,6%.

**W zagłębiu Krakowskiem** przy normie 516 wag. ładowano 412 wag., czyli mniej od normy o 20,2%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w lutym jak następuje:

| Porty | 1931 r. Luty 23 dni roboczych | 1931 r. Styczeń 25 dni roboczych | 1931 r. W lutym więcej + mniej — w procentach | 1930 r. Luty 24 dni roboczych | W lutym 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do lutego 1930 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | a) w wagonach 15-tonnowych | | | | |
| Gdańsk . . . . . . . | 26.757 | 38.019 | — 29,6% | 26.872 | — 0,4% |
| Gdynia . . . . . . . | 15.932 | 18.859 | — 15,5% | 14.530 | + 9,6% |
| Razem . . . . | 42.689 | 56.878 | — 25,0% | 41.402 | + 3,1% |
| | b) w tonnach | | | | |
| Gdańsk . . . . . . . | 401.351 | 570.281 | — 29,6% | 403.084 | — 0,4% |
| Gdynia . . . . . . . | 238.983 | 282.888 | — 15,5% | 217.950 | + 9,6% |
| Razem . . . . | 640.334 | 853.169 | — 25,0% | 621.034 | + 3,1% |

Jak widać z powyższej tabeli przeładunek węgla w obydwu portach razem zmniejszył się w lutym w porównaniu ze styczniem r. b. prawie o 213.000 tonn, czyli o 25%, w porównaniu jednak z lutym r. ub. był większy o 3,1%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w lutym r. b. jak następuje:

**Ogólna praca Gdańska w tonnach:**

| Rodzaj ładunków | 1931 r. Luty 23 dni roboczych | 1931 r. Styczeń 25 dni roboczych | 1931 r. W Lutym więcej + lub mniej — w procentach | 1930 r. Luty 24 dni roboczych | W lutym 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do lutego 1930 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz** | | | | | |
| Węgiel | 401.351 | 570.281 | — 29,6% | 403.084 | — 0,4% |
| Zboże | 22.305 | 19.549 | + 14,1% | 15.439 | + 44,5% |
| Cukier | 150 | 9.558 | — 98,4% | 11.975 | — 98,8% |
| Drzewo | 76.405 | 50.963 | + 49,9% | 56.078 | + 36,2% |
| Cement | 2.203 | 3.600 | — 38,8% | 5.855 | — 62,4% |
| Żelazo | 3.821 | 3.463 | + 10,3% | 620 | + 516,3% |
| Produkty naftowe | 4.303 | 2.940 | + 46,4% | 4.328 | — 0,6% |
| Inne ładunki | 18.122 | 18.733 | — 3,3% | 14.106 | + 28,5% |
| Razem | 528.660 | 679.087 | — 22,2% | 511.485 | + 3,4% |
| **Przywóz** | | | | | |
| Ruda żelazna | 13.339 | 32.490 | — 59,0% | 16.837 | — 20,8% |
| Złom | 521 | 995 | — 47,6% | 2.575 | — 79,8% |
| Żelazo | 35 | 495 | — 99,3% | 250 | — 86,0% |
| Nawozy sztuczne | 1.703 | 4.417 | — 61,5% | 25.078 | — 93,2% |
| Inne ładunki | 11.792 | 12.723 | — 7,3% | 15.265 | — 22,8% |
| Razem | 27.390 | 51.120 | — 46,4% | 60.005 | — 54,4% |

**Ogólna praca Gdyni w tonnach.**

| Rodzaj ładunków | 1931 r. Luty 23 dni roboczych | 1931 r. Styczeń 25 dni roboczych | 1931 r. W lutym więcej + lub mniej — w procentach | 1930 r. Luty 24 dni roboczych | W lutym 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do lutego 1930 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz** | | | | | |
| Węgiel | 238.983 | 282.888 | — 15,5% | 217.950 | + 9,6% |
| Cukier | 6.423 | 5.455 | + 17,7% | 10.761 | — 40,3% |
| Zboże | 3.165 | 3.375 | — 6,2% | — | + 100,0% |
| Inne ładunki | 8.080 | 9.368 | — 13,8% | 1.112 | + 626,6% |
| Razem | 256.651 | 301.086 | — 14,8% | 229.823 | + 11,7% |
| **Przywóz** | | | | | |
| Ruda | 1.740 | 1.910 | — 8,9% | 9.535 | — 81,8% |
| Złom | 15.810 | 16.705 | — 5,4% | 4.995 | + 216,5% |
| Ryż | 1.350 | 2.295 | — 41,2% | 1.560 | — 13,5% |
| Nawozy sztuczne | 1.680 | 555 | + 202,7% | 16.354 | — 89,7% |
| Inne ładunki | 3.125 | 2.018 | + 54,9% | 1.210 | + 158,3% |
| Razem | 23.705 | 23.483 | + 0,9% | 33.654 | — 29,6% |

Ogółem wywóz przez porty zmniejszył się w lutym w porównaniu ze styczniem r. b. o 194.862 wagony (— 19,9%), a przywóz o 23.508 wagonów (— 31,5%).

Zmniejszył się głównie wywóz węgla, cukru i cementu, natomiast zwiększył się wywóz drzewa przeszło o 25.000 wag. (+ 49,9%), zboża i produktów naftowych. W przywozie zmniejszenie dotyczy najwięcej rudy żelaznej (zgórą o 19.000 wag. — 60%), a w mniejszym stopniu: złomu, nawozów sztucznych i ryżu.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię wyraził się w lutym r. b. jak następuje:

**(w wagonach 15 tonnowych):**

| Rodzaj ładunków: | 1931 r. | | | 1930 r. | W lutym 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do lutego 1930 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Luty 23 dni roboczych | Styczeń 25 dni roboczych | W lutym więcej + lub mniej — w procentach | Luty 24 dni roboczych | |
| **Wywóz** | | | | | |
| Zboże | 2.495 | 2.028 | + 23,0% | 3.633 | — 31,3% |
| Mąka | 815 | 611 | + 33,4% | 98 | + 731,6% |
| Węgiel | 55.654 | 70.734 | — 21,3% | 53.248 | + 4,5% |
| Drzewo | 9.331 | 7.172 | + 30,1% | 15.189 | — 38,6% |
| Bawełna | 123 | 127 | — 3,2% | 110 | + 11,8% |
| Materjały budowlane | 557 | 371 | + 50,1% | 1.996 | — 72,1% |
| Produkcja przemysłowa | 6.266 | 5.654 | + 10,8% | 8.101 | — 22,7% |
| Cukier | 491 | 1.210 | — 59,4% | 1.719 | — 71,4% |
| Pozostała aprowizacja | 2.882 | 3.052 | — 5,6% | 4.181 | — 31,1% |
| Inne ładunki | 3.422 | 3.786 | — 9,6% | 4.117 | — 16,9% |
| Razem | 82.036 | 94.745 | — 13,4% | 92.392 | — 11,2% |
| **Przywóz** | | | | | |
| Zboże | 7 | 27 | — 74,1% | 43 | — 83,7% |
| Mąka | 45 | 19 | +136,8% | 6 | + 650,0% |
| Węgiel | 284 | 293 | — 3,1% | 364 | — 22,0% |
| Drzewo | 110 | 136 | — 19,1% | 233 | — 52,8% |
| Bawełna | 564 | 682 | — 17,3% | 566 | — 0,4% |
| Materjały budowlane | 919 | 541 | + 69,9% | 751 | + 22,4% |
| Produkcja przemysłowa | 4.416 | 6.538 | — 32,5% | 7.437 | — 40,6% |
| Ruda żelazna | 1.164 | 2.382 | — 51,1% | 1.472 | — 20,9% |
| Pozostała aprowizacja | 1.990 | 1.798 | + 10,7% | 2.116 | — 6,0% |
| Inne ładunki | 3.173 | 3.366 | — 5,7% | 4.973 | — 36,2% |
| Razem | 12.672 | 15.782 | — 19,7% | 17.961 | — 29,5% |

Jak widać z powyższej tabeli wywóz z Polski zmniejszył się w lutym w porównaniu do stycznia r. b. ogółem przeszło o 14.000 wag. (— 13,4%), przywóz zaś o około 3.000 wag. (— 19,7%). Pomimo ogólnego zmniejszenia wywozu, wywóz drzewa wzrósł o przeszło 2.000 wag., a nieco mniej również wywóz zboża i produkcji przemysłowej.

W przywozie zmniejszył się głównie przywóz produkcji przemysłowej i rudy żelaznej, a zwiększył przywóz środków aprowizacji.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 lutego r. b. wynosił:

**Parowozów** 5.382, czyli w porównaniu z r. 1930 (na 1/II 5.324) więcej o 1,08%. W naprawie było parowozów 14,28% czyli mniej niż w tym samym miesiącu roku ubiegłego (17%) o 2,72%.

**Wagonów osobowych** było 12.021, więcej niż w r. ubiegłym (10.238) o 17,42%. W naprawie było wagonów osobowych 9,9%, więcej niż w roku ubiegłym (8,83%) o 1,07%.

**Wagonów towarowych** było 156.307, czyli w stosunku do roku ubiegłego (158 949) mniej o 1,7%. W naprawie było wagonów towarowych 3,43%, mniej niż w roku ubiegłym (3,94%) o 0,51%.

**Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w lutym r. b. ilości następujące:**

| | |
|---|---|
| parowozów osobowych i towarowych . . | 9 |
| wagonów osobowych, pocztowych i motorow. . | 20 |
| „ towarowych . . . . . . | 400 |
| „ wąskotorowych . . . . . | 64 |

Na 1 marca r. b. było wagonów odstawionych do rezerwy:

| | |
|---|---|
| krytych . . . . | 24.892 |
| węglarek . . . . | 24.241 |
| platform . . . . | 8.121 |
| Razem . . | 57.254 wag. |

W związku ze zmniejszeniem się przewozów Ministerstwo Komunikacji zarządziło, celem zaoszczędzenia wydatków eksploatacyjnych, poczynając od 15/II do odwołania, ograniczenie ruchu towarowego w niedziele i święta do najniezbędniejszej ilości pociągów. Ograniczenie nie dotyczy przewozu przesyłek szybkości pośpiesznej, żywych zwierząt, ładunków ulegających prędkiemu zepsuciu, przesyłek z deklarowaną wartością dostawy, transportów węgla eksportowego do Gdańska i Gdyni oraz niektórych innych ładunków i wagonów, których przewóz w dni świąteczne Dyrekcje uznają za konieczne.

Praca manewrowa w niedziele i święta również została ograniczona do najniezbędniejszych przetaczań.

Dotyczące rozporządzenie z dnia 10/II r. b. Nr. IV/3/674/31 zostało ogłoszone w Dz. Urzęd. Min. Kom. Nr. 4.

Przebieg pociągów w lutym r. b. wynosił:

| | |
|---|---|
| w ruchu osobowym | 5.099.030 poc. km. |
| „ towarowym | 3.354.848 „ „ |
| Razem . . . . . | 8.453.878 poc. km. |

W porównaniu ze styczniem r. b. (9.643.296) ogólny przebieg pociągów w lutym zmniejszył się o 12,2%, w porównaniu zaś z lutym r. ub. (8.628.684) zmniejszył się o 2%.

Z działalności taryfowo - handlowej Min. Kom. **za miesiąc luty 1931 r.** należy zaznaczyć:

**W zakresie taryf osobowych,** bagażowych i ekspresowych z kolejami zagranicznemi opracowano i wydano następujące wydawnictwa taryfowe:

W dniu 1 lutego weszły w życie: Dodatek IV do taryfy europejsko - azjatyckiej. Dodatek IV do taryfy sowiecko - niemieckiej. Dodatek II do taryfy polsko - sowieckiej. Dodatek IV do taryfy sowiecko-austrjacko-italskiej i Dodatek IV do taryfy sowiecko-czeskosłowackiej. Dodatki te zawierają nowe tabele opłat. W dniu 15 lutego wszedł w życie również Dodatek II do zeszytu I taryfy niemiecko-rumuńskiej.

**W zakresie taryf towarowych, wąskotorowych** należy zanotować drobne zmiany towarowej taryfy wąskotorowej (1.II), otwarcie dla prawidłowego ruchu odcinka wąskotorowego Szczutowo — Rypin (1.II) i wejście w życie Dodatku I w górnośląskiej sąsiedzkiej komunikacji wąskotorowej.

**Wykaz stacyj i odległości taryfowych** zeszyt A, dawnej redakcji (t. j. stosowany w ruchu osobowym) doznał uzupełnienia we formie Dodatku IV.

**W zakresie taryf towarowych z kolejami zagranicznemi** należy wymienić następujące nowe wydawnictwa: Wejście w życie w dniu 1.II. taryfy towarowej polsko-łotewsko-estońskiej, zawierającej w Częściach od I — III regulamin, taryfę bezpośrednią i wykaz odległości, opłaty i taryfy wyjątkowe. Część III (taryfa bezpośrednia) taryfy niemiecko-polsko-sowieckiej doznała uzupełnienia w formie Dodatku 5, uwydatniającego zmiany taryfy niemieckiej (1.III.). Taryfę polsko-austrjackiego związku na przewóz węgla uzupełniono z dniem 25 lutego szczególnemi postanowieniami, dotyczącemi zniżki dla przesyłek węgla do stacji Klagenfurth Hptbhf.

Zgodnie z zaleceniem Ligi Narodów i mając na względzie wygodę publiczności przy przejazdach przez graniczne przejścia kolejowe, Ministerstwo Komunikacji dąży do tego, aby polskie rewizje celne i paszportowe w ruchu osób i bagażu dokonywane były na ważniejszych kolejowych stacjach zdawczo-odbiorczych wspólnie z rewizją sąsiedniego Państwa. Ponieważ w tym względzie najwięcej braków daje się odczuwać w Zbąszyniu, a w szczególności w Zebrzydowicach, przeto Ministerstwo Komunikacji urządziło tam wizję lokalną z udziałem innych zainteresowanych władz i podejmuje kroki celem uzyskania potrzebnej zgody Państw sąsiednich.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w lutym r. b. wynosiły:

| | |
|---|---|
| a) z przewozu podróżnych . | 20.391.913 zł. |
| b) „ bagażu i przesyłek ekspresow. . . . | 981.225 „ |
| c) z przewozu towarów . . | 61.839.783 „ |
| d) uboczne . . . . | 1.414.230 „ |
| Razem . . | 84.627.151 zł. |

W porównaniu ze styczniem r. b. (93.071.065 zł.) wpływy zmniejszyły się o 9,1%, w porównaniu z lutym r. ub. (89.294.168 zł.) zmniejszyły się o 5,2%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 55416. 14.IV.31. 8.000.